

第10章 計画の達成状況の評価

計画の目標値及び達成状況の評価方法、並びに、計画の進捗管理及び見直し方法を示します。

10-1 計画の目標値及び達成状況の評価方法

10-1-1 評価指標の設定

計画の達成状況の評価を定量的に実施するため、次のとおり評価指標を設定します。設定においては、検証が比較的容易にできるものを指標として採用しています。

本計画では、地域公共交通の各課題に応じた形で個別の評価指標を設定しており、個別の評価指標に位置づけたものを実現するために各種施策を展開していきます。

また、全ての課題に対応する総合的な評価指標として、市全体における公共交通利用者数を設定しています。

表 10-1 評価指標の設定

基本方針	地域公共交通の課題への対応	評価指標	
		個別指標	総合指標
【方針1】 土地利用計画、道路整備計画、観光計画、地域開発計画等との一体性を確保した公共交通ネットワークの構築	【1】まちづくりと一体的な公共交通体系の構築	指標1：幹線バス網の目標路線数	指標10：市全体におけるバス利用者数 指標11：市全体における鉄道利用者数（JR中央本線） 指標12：市全体における鉄道利用者数（JR身延線）
	【2】地区拠点の連携強化	指標2：路線交差乗継の整備箇所数	
	【3】道路状況を踏まえた公共交通の利便性向上	指標3：路線バスのICカード*利用率(定期外の利用者割合)	
	【4】休日の公共交通利用の促進	指標4：土休日のバス利用者数	
	【5】リニア開業時の公共交通のあり方	指標5：公共交通のあり方を見据えた協議の実施回数	
【方針2】 既存ストックの見直し・改善に加え、新たな交通モードを含めた多様な交通手段の適切な組み合わせによるネットワークの再編	【6】誰もが公共交通を利用しやすい環境づくり	指標6：サイクル・アンド・ライド*駐輪場の設置箇所数	
	【7】地域特性に応じたサービスレベルの見直し	指標7：利便性向上に係る施策詳細の実施事業数	
	【8】地域等と連携した移動手段の確保	指標8：バス代替サービスの実施割合	
【方針3】 効率的かつ効果的な利用促進策の実施と取り組み実績を活かした実施手法の磨き上げ	【9】多様な主体が連携した効果的な利用促進策	指標9：効果的な利用促進策の実施箇所数	

10-1-2 目標値の設定

評価指標に位置づけた目標の設定背景や、評価指標ごとの計画の前期末及び後期末における目指すべき目標値を設定します。目標値の設定については、指標の現況値を踏まえ、前章で位置づけた施策の実施見込み（スケジュール）を考慮しています。

【課題1】まちづくりと一体的な公共交通体系の構築

まちづくりの拠点となる箇所でのバスの運行頻度を高めることは、「集約と連携による持続可能な都市構造」の実現に資することから、現況でも運行本数が多く（片道あたり概ね 30 分に 1 本）、市内の基幹的な交通機能を担っている路線及びそれと同等の路線数（幹線バス網の目標路線数）を評価指標とします。

目標値として、現況で運行本数の多い 8 路線については、現状を維持させるとともに、地区拠点を接続する路線として幹線バス網として選定しているものの、強化検討路線に位置づけている南西中学校方面の 1 路線については、運行本数が多く（片道あたり概ね 30 分に 1 本）、市内の基幹的な交通機能を担う路線とすることを目指します（施策 1～2 に対応）。

表 10-2 評価指標1の設定

評価指標	現況値 (2018 年度)	前期目標値 (2021 年度)	後期目標値 (2024 年度)
指標 1：幹線バス網の目標路線数	8/9 路線	8/9 路線	9/9 路線

○現況値

- 現況で運行本数の多い路線の現状維持（8 路線）

（武田神社方面、国立甲府病院方面、湯村温泉郷方面、県立中央病院方面、県立美術館方面、国母駅方面、伊勢町営業所（甲斐住吉駅）方面、酒折駅方面）

○将来目標値

- 上記の路線の現状維持に加え、南西中学校方面の運行本数を確保（合計 9 路線）

【課題2】地区拠点の連携強化

都市計画マスタープランで設定されている地区拠点同士の連携を強化できることから、路線交差乗継の整備箇所数を評価指標とします（施策 5 に対応）。

目標値は、後期終了時までに対象 4 箇所全ての整備を行うものとして設定します。

表 10-3 評価指標2の設定

評価指標	現況値 (2018 年度)	前期目標値 (2021 年度)	後期目標値 (2024 年度)
指標 2：路線交差乗継の整備箇所数	0/4 箇所	2/4 箇所	4/4 箇所

○将来目標値

- 甲府地方裁判所バス停付近、朝日五丁目バス停付近、貢川バス停付近、岡島百貨店付近

【課題3】道路状況を踏まえた公共交通の利便性向上

ICカード*の利用を普及することは、乗降時間の短縮による遅延防止が期待でき、公共交通の利便性向上が図られることから、ICカード*の利用率（定期外の利用者割合）を評価指標とします（施策7に対応）。

目標値は、後期終了時まで約10%の増加（現況値に対して2割増加）を目指すものとして設定します。

表 10-4 評価指標3の設定

評価指標	現況値 (2018年度)	前期目標値 (2021年度)	後期目標値 (2024年度)
指標3：路線バスのICカード*利用率(定期外の利用者割合)	約40%	約45%	約50%

○現況値

- 山梨交通(株)によるICカード*の利用率（ヒアリングによる把握）

【課題4】休日の公共交通利用の促進

土休日のバス利用者を把握することで、休日の公共交通の利用を促すために実施する施策の効果を検証できることから、市内のバス停における土休日のバス利用者数を評価指標とします（施策8～9に対応）。

目標値は、後期終了時まで約400人の増加（現況値に対して1割増加）を目指すものとして設定します。

表 10-5 評価指標4の設定

評価指標	現況値 (2018年度)	前期目標値 (2021年度)	後期目標値 (2024年度)
指標4：土休日のバス利用者数	4,500人/日	4,700人/日	4,900人/日

○現況値

- 山梨交通(株)による実績データによる把握

【課題5】リニア開業時の公共交通のあり方

山梨県により設置された先進バス交通技術研究会等のリニア新駅開業時の公共交通のあり方を見据えた協議の実施回数を評価指標とします（施策10に対応）。

目標値は、リニア開業時の公共交通のあり方について検討を深めるため、年4回以上の協議を実施することを目指すものとして設定します。

表 10-6 評価指標5の設定

評価指標	現況値 (2018年度)	前期目標値 (2021年度)	後期目標値 (2024年度)
指標5：公共交通のあり方を見据えた協議の実施回数	—	年4回以上	年4回以上

【課題6】誰もが公共交通を利用しやすい環境づくり

サイクル・アンド・ライド*駐輪場を充実させることで、誰もが公共交通を利用しやすい環境づくりが期待できることから、同駐輪場の設置箇所数を設定します（施策 13 に対応）。

目標値は、同駐輪場の実施箇所数（現況値）の維持・拡大を目指すものとして設定します。

表 10-7 評価指標6の設定

評価指標	現況値 (2018 年度)	前期目標値 (2021 年度)	後期目標値 (2024 年度)
指標 6：サイクル・アンド・ライド*駐輪場の設置箇所数	7 箇所	10 箇所	15 箇所

○現況値

- サイクル・アンド・ライド*駐輪場の実施済箇所（県福祉プラザ、県立美術館、県青少年センター、湯村温泉入口、市立図書館入口、山梨自治会館前、総合市民会館）

【課題7】地域特性に応じたサービスレベルの見直し

公共交通不便地域等において利便性向上施策を講じることで、サービスレベルの見直しを行えることから、利便性向上に係る詳細施策の実施事業数を設定します（施策 15～17 に対応）。

目標値は、前期・後期の 3 年間でそれぞれ 2 事業ずつの実施を目指すものとして設定します。

表 10-8 評価指標7の設定

評価指標	現況値 (2018 年度)	前期目標値 (2021 年度)	後期目標値 (2024 年度)
指標 7：利便性向上に係る詳細施策の実施事業数	—	2 事業	4 事業

【課題8】地域等と連携した移動手段の確保

既存の路線バスの撤退等が行われた場合、地域等の参画により代替手段を講じることで、移動手段を確保できることから、バス代替サービスの実施割合を評価指標とします（施策 18～19 に対応）。

目標値は、100%の実施を目指すものとして設定します。

表 10-9 評価指標8の設定

評価指標	現況値 (2018 年度)	前期目標値 (2021 年度)	後期目標値 (2024 年度)
指標 8：バス代替サービスの実施割合	—	100%	100%

【課題9】多様な主体が連携した効果的な利用促進策

今後も効果的な利用促進策を実施していくことから、効果的な利用促進策の実施箇所数を評価指標とします（施策 20～23 に対応）。

目標値は、年 5 箇所以上の実施を目指すものとして設定します。

表 10-10 評価指標9の設定

評価指標	現況値 (2018 年度)	前期目標値 (2021 年度)	後期目標値 (2024 年度)
指標 9：効果的な利用促進策の実施箇所数	—	年 5 箇所以上 (計 15 箇所以上)	年 5 箇所以上 (計 30 箇所以上)

【課題 1～9】総合指標

すべての課題に対応する総合的な評価指標として、市全体におけるバス及び鉄道の利用者数を評価指標とします。

バスに関しては、第六次甲府市総合計画における成果指標との整合を図り、本市における主要な生活交通を担っているバス路線の利用者を対象とし、目標値については、総合計画における成果指標と整合を図るものとして設定します。

鉄道に関しては、市内の鉄道駅の乗車人員を対象とし、目標値については、近年の傾向を踏まえたもの（JR中央本線については微増、JR身延線については現状維持）として設定します。

本計画の総合指標であるバス及び鉄道の利用者数を増やすことは、「市民の健康の増進」、「二酸化炭素排出量の軽減」、「渋滞の解消」等の多様な効果をもたらすとともに、公共交通事業者の経営状況等が改善され、運行本数の増便等の公共交通サービスの向上につながることを期待されます。

表 10-11 評価指標 10 の設定

評価指標	現況値 (2017 年度)	前期目標値 (2021 年度)	後期目標値 (2024 年度)
指標 10: 市全体におけるバス利用者数	4,337,134 人	4,424,600 人	4,491,200 人

○現況値

- 路線バス（代替バス*を含む）、コミュニティバス*の年間輸送実績に基づく市内の輸送人員。

○将来目標値

- 総合計画設定値を年次割（均等割）にして設定。

表 10-12 評価指標 11、12 の設定

評価指標	現況値 (2017 年度)	前期目標値 (2021 年度)	後期目標値 (2024 年度)
指標 11: 市全体における鉄道利用者数 (JR中央本線)	6,312,000 人	6,549,000 人	6,727,000 人
指標 12: 市全体における鉄道利用者数 (JR身延線)	707,000 人	707,000 人	707,000 人

○現況値

- JR中央本線：甲府駅、酒折駅の 2017 年度乗車人員
- JR身延線：金手駅、善光寺駅、南甲府駅、甲斐住吉駅、国母駅の 2017 年度乗車人員

○将来目標値

- JR中央本線：甲府駅の 2012 年度～2017 年度の乗車人員の伸び率を考慮
酒折駅は現状維持
- JR身延線：現状維持

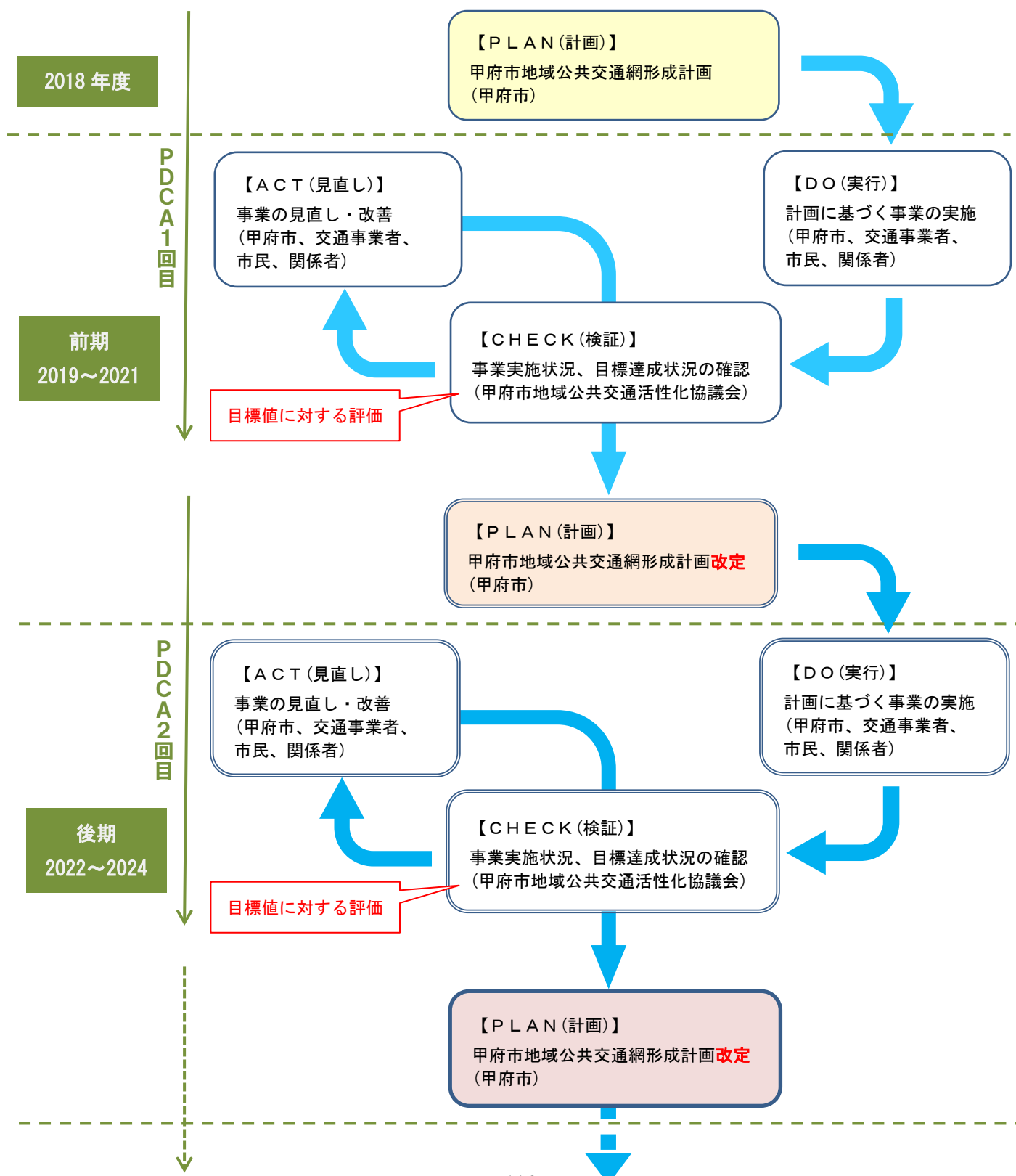
10-2 計画の進捗管理、見直し方法

10-2-1 計画の進捗管理

本計画に基づく取り組みは、甲府市、交通事業者、市民(利用者)、国、県等の関係者が協働し、前期と後期の3年間毎に検証や見直しを行うPDCAサイクル*により推進します。

また、本計画に基づく施策の実施状況及び目標の達成状況の評価等の全体的な管理については、本計画の策定にあたって設置した甲府市地域公共交通活性化協議会が担います。

図 10-1 PDCAサイクル*による計画の推進



10-2-2 計画の見直し方法

本計画における前期と後期それぞれの終了時に、先に示した評価指標により、計画の実施状況や目標の達成度について検証を行います。

前期から後期への移行の際には、実施した事業の更なる拡充や、後期に実施予定となる施策の内容を修正する等、前期の検証結果に応じて計画の見直しを行い、計画期間の終了時点での目標達成を目指します。

表 10-13 評価指標の検証方法

指標 No.	評価指標	検証方法	検証時期
指標 1	幹線バス網の目標路線数	目標とした路線の状況を確認する	・前期末 ・後期末
指標 2	路線交差乗継の整備箇所数	整備を実施した箇所数を確認する	・前期末 ・後期末
指標 3	路線バスの IC カード*利用率（定期外の利用者割合）	バス事業者へのヒアリングを実施して確認する	・前期末 ・後期末
指標 4	土休日のバス利用者数	バス事業者の実績データを用いて確認する	・前期末 ・後期末
指標 5	公共交通のあり方を見据えた協議の実施回数	協議の実施回数を確認する	・前期末 ・後期末
指標 6	サイクル・アンド・ライド*駐輪場の設置箇所数	駐輪場の設置箇所数を確認する	・前期末 ・後期末
指標 7	利便性向上に係る詳細施策の実施事業数	対象の施策を実施した事業数を確認する	・前期末 ・後期末
指標 8	バス代替サービスの実施割合	バス代替サービスを実施した割合を確認する	・前期末 ・後期末
指標 9	効果的な利用促進策の実施箇所数	対象の施策を実施した箇所数を確認する	・前期末 ・後期末
指標 10	【総合指標】 市全体におけるバス利用者数	バス事業者の年間利用実績を用いて確認する	・前期末 ・後期末
指標 11	【総合指標】 市全体における鉄道利用者数（JR 中央本線）	鉄道事業者の年間利用実績を用いて確認する	・前期末 ・後期末
指標 12	【総合指標】 市全体における鉄道利用者数（JR 身延線）	鉄道事業者の年間利用実績を用いて確認する	・前期末 ・後期末